



Transport- og Turismeudvalget

2016/2059(INI)

7.9.2016

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Udvalget om Industri, Forskning og Energi

om EU-strategien for flydende naturgas og gaslagring
(2016/2059(INI))

Ordfører for udtalelse: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA_NonLeg

FORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Udvalget om Industri, Forskning og Energi, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. glæder sig over Kommissionens strategi til støtte for anvendelse af flydende naturgas (LNG) som alternativt brændstof til transport i tilfælde, hvor det erstatter mere forurenende konventionelle brændstoffer og ikke træder i stedet for vedvarende energikilder, forudsat at det fremstilles bæredygtigt og bidrager til målet om dekarbonisering af transportsektoren; understreger de miljømæssige fordele ved at blande LNG, der anvendes i transportsektoren, med bæredygtig flydende biogas fremstillet af affald og restprodukter;
2. understreger, at en EU-strategi for LNG skal være i overensstemmelse med rammestrategien for en velfunderet energiunion og støtte øget energiforsyningssikkerhed, dekarbonisering og økonomiens langsigtede bæredygtighed samt sikre overkommelige og konkurrencedygtige energipriser for forbrugerne; understreger endvidere, at strategien skal passe ind i de bredere europæiske klima- og energipolitiske mål og prioriteter, og leve op til COP21-aftalen, sætte fokus på at mindske energiefterspørgslen, øge energieffektiviteten og udfase fossile brændstoffer;
3. påpeger, at brugen af LNG i tunge køretøjer, søgående skibe og skibe, der sejler på indre vandveje, kan nedbringe udledningen af forskellige forurenende stoffer (SO_x, NO_x og partikler) og for så vidt angår skibsfarten kan give sektoren mulighed for at opfylde kravene i EU's og international miljølovgivning ved at mindske indholdet af svovl og kvælstof i de skibsbrændstoffer, der bruges inden for såvel som uden for emissionskontrolområderne;
4. understreger, at brugen af LNG også kan medføre en reduktion i drivhusgasemissioner fra søfart og vejtransport, forudsat at der træffes alle effektive foranstaltninger for at minimere metanudslippet gennem hele brændstoffets livscyklus, herunder produktion, distribution og forbrænding; anmoder derfor om, at der træffes relevante foranstaltninger for at minimere metanudslip i den samlede LNG-kæde gennem anvendelse af de bedste tilgængelige teknologier, og for at sikre tilstrækkelig F&U-finansiering til dette formål;
5. minder om, at Parlamentet gentagne gange har krævet bindende klima- og energimål for 2030 bestående af en national reduktion af drivhusgasemissioner på mindst 40 %, mindst 30 % hvad angår vedvarende energi og 40 % med hensyn til energieffektivitet, som skal gennemføres ved hjælp af individuelle nationale mål;
6. bemærker, at LNG, og navnlig komprimeret naturgas (CNG), også er en bæredygtig løsning for offentlig transport, der allerede er tilgængelig og kan bidrage til at mindske luft- og støjforurening, som kan føre til forbedrede livsbetingelser, navnlig i byområder;
7. bemærker, at selv om LNG og CNG kan fremlægge holdbare midlertidige løsninger med henblik på at reducere de miljømæssige konsekvenser af transport, vil deres langsigtede fordele kun kunne realiseres, hvis en gnidningsløs overgang til anvendelse af flydende biogas (LBG) og andre former for vedvarende energi samtidig fremmes ved også at sikre interoperabiliteten af LNG- og LBG-systemer;

8. understreger, at en infrastruktur med et effektivt net af tankstationer er en forudsætning for den materielle etablering af LNG som et alternativt brændstof i transportsektoren; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at skabe incitamentet til udvikling af sådan infrastruktur med henblik på at lukke de eksisterende huller i udbuddet og skabe et fyldestgørende forsyningsnet;
9. opfordrer medlemsstaterne til at gennemføre direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer inden den 18. november 2016 og til at sikre dets gennemførelse inden for de fastsatte tidsfrister, navnlig med hensyn til oprettelsen af LNG-tankstationer, som minimum på det eksisterende TEN-T-hovednet, for at sikre, at tunge LNG-motorkøretøjer kan køre i hele Unionen, og i sø- og indlandshavne, således at LNG-fartøjer til transport ad indre vandveje eller søgående LNG-skibe kan sejle på hele TEN-T-hovednettet; minder om, at medlemsstaterne, inden for rammerne af deres nationale politik og i tæt samarbejde med deres regionale og lokale myndigheder, bør vurdere behovet for at anlægge LNG-tankstationer i havne uden for TEN-T-hovednettet, og understreger, at denne vurdering bør indeholde en detaljeret cost-benefit-analyse;; opfordrer ligeledes Kommissionen til at vurdere, hvorvidt de eksisterende finansielle instrumenter er tilstrækkelige til at støtte opførelsen af LNG-tankstationer i og uden for TEN-T-hovednettet;
10. opfordrer desuden medlemsstaterne til at sikre gennemførelse af direktiv 2014/94/EU for så vidt angår oprettelsen af LNG-tankstationer for at sikre, at LNG-motorkøretøjer kan køre i byområder, forstadsområder og andre tæt befolkede områder, som minimum på det eksisterende TEN-T-hovednet, for at sikre, at disse køretøjer kan køre i hele Unionen;
11. understreger, at det er nødvendigt at indføre fælles tekniske specifikationer for LNG-tankstationer til søgående skibe, fartøjer til sejlads på indre vandveje samt motorkøretøjer, jf. direktiv 2014/94/EU; opfordrer til strenge harmoniserede sikkerhedsregler og uddannelse inden for lagring, bunkring og anvendelse om bord af LNG i hele Unionen, samtidig med at muligheden for simultan bunkring og fragtdrift bevares; bemærker, at dette arbejde bør udføres i tæt samarbejde med Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA);
12. understreger behovet for at sikre en tilstrækkelig F&U-finansiering til udvikling af forbedrede teknologier til fartøjer på indre vandveje, søgående skibe samt motorkøretøjer med henblik på et hurtigt skift til en flåde med lavere kulstofemissioner samt til udvikling af ubemandede systemer til anlæggelsen af LNG-tankstationer; opfordrer ligeledes Kommissionen og medlemsstaterne til at skabe incitamentet til udvikling af fartøjer og motorkøretøjer, der bruger LNG, eller ombygning af dem, der kører på traditionelle brændstoffer, således at de kan anvende LNG;
13. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at skabe incitamentet til transport af LNG via jernbane, da dette både aflaster vejtrafikken og bidrager til den miljøvenlige og sikre transport af et bæredygtigt og forureningsfrit brændstof;
14. anmoder Kommissionen om at revidere direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport med henblik på at styrke de ordregivende myndigheders og enheders samt visse aktørers incitamentet til at tage hensyn til energimæssige og miljømæssige påvirkninger ved køb af vejkøretøjer med henblik på især at fremme fornyelsen af køretøjsflåder til fordel for alternativt brændstof, såsom LNG og

biogas;

15. anmoder Kommissionen om i direktivet om brændstofkvalitet at fastsætte et nyt mål for reduktionen af intensiteten af drivhusgasemissionerne i brændstoffernes livscyklus på transportområdet med henblik på især at fremme LNG og biogas, hvor intensiteten af kulstof i livscyklussen er mindre end for konventionelle brændstoffer;
16. anmoder Kommissionen om efter konsultation med de interesserede parter at evaluere muligheden for i forbindelse med forordning (EF) nr. 443/2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner at etablere tilsvarende CO₂-emissioner for emissionerne af kulbrinte, ikke mindst med henblik på forbrugeroplysning;
17. påpeger, at udsigten til en kraftig forøgelse af de globale forsyninger af LNG på ca. 50 % inden for de næste få år og som følge af lavere priser giver store muligheder for Unionen, navnlig med hensyn til gasforsyningssikkerhed og modstandsdygtighed på området;
18. opfordrer EU til at gennemføre det indre gasmarked, så det sender de rette prissignaler – både for at tiltrække LNG til de steder, hvor der er behov for den, og for at gøre det muligt at foretage de nødvendige investeringer i infrastruktur;
19. opfordrer til, at EU intensiverer sine bestræbelser på at samarbejde tæt med internationale partnere for at fremme frie, likvide og gennemsigtige globale LNG-markeder;
20. understreger, at der også skal sikres en grænseoverskridende adgang til LNG, og at opbevaringen af flydende gas derfor skal baseres på en gennemsigtig, ikke-diskriminerende tarifstruktur, der er afstemt medlemsstaterne imellem;
21. understreger betydningen af LNG-infrastruktur i sø- og indlandshavne for at fremme multimodalitet, så de kan benyttes af søgående skibe, fartøjer til sejlads på indre vandveje og lastbiler til videre transport af brændstoffet på land; opfordrer kraftigt nationale og regionale operatører til at samarbejde tæt med henblik på at forøge flerfunktionaliteten og mulighederne for udnyttelse af infrastrukturen;
22. bemærker, at de nuværende LNG-terminaler ikke er fordelt optimalt i EU; understreger, at søhavne spiller en vigtig rolle i forbindelse med at optimere distribution af LNG i hele Unionen ved at fungere som LNG-knudepunkter; opfordrer til etablering af en langsigtet og stabil finansiel ramme og vedvarende finansiering gennem Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSD), Connecting Europe-faciliteten (CEF) og dens synergier mellem transport- og energisektoren, motorveje til søs, Horisont 2020, de europæiske struktur- og investeringsfonde og Den Europæiske Investeringsbank;
23. understreger, at TEN-E-forordningen, sammen med Connecting Europe-faciliteten, udgør en passende politisk ramme til også at støtte EU's gasinfrastruktur, herunder overførsler, LNG-terminaler og -opbevaring, hvilket gør det mærkbart nemmere at bestemme, hvilke projekter EU har behov for, samt sikre deres gennemførelse;
24. opfordrer Kommissionen til sammen med medlemsstaterne at identificere faciliteter til gaslagring af regional betydning og til at sikre finansiel støtte til at fremme den mest effektive opførelse og benyttelse af infrastruktur eller forbedre den eksisterende kapacitet i tide;

25. mener, at der skal tages højde for princippet om en afbalanceret geografisk fordeling ved udvælgelse af fremtidige placeringer af nye LNG-terminaler eller ved modernisering/forøgelse af eksisterende LNG-terminalers kapacitet, der støttes af EU-midler; understreger, at de samlede økonomiske fordele ved nye terminaler bør tages i betragtning og de mest omkostningseffektive løsninger vælges, således at alle medlemsstater kan drage fordel af adgangen til internationale LNG-markeder, enten direkte eller via andre medlemsstater;
26. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremsætte omkostningseffektive og miljømæssigt bæredygtige løsninger til distribution og opbevaring af LNG i Unionen, navnlig i regionerne i den yderste periferi, og til, at der tilvejebringes tilstrækkelige midler med henblik på at sikre overkommelige priser for forbrugerne; understreger behovet for at se på alle eksisterende løsninger på problemet med opbevaring og distribution af LNG, navnlig i øregioner, herunder virtuelle gasrørledninger, infrastruktur i lille størrelsesforhold eller brugen af fartøjer til transport af LNG, under hensyntagen til den mulige udvikling i efterspørgsel efter det pågældende brændstof;
27. understreger, at strategien også bør omfatte brugen af LNG som alternativ til udviklingen af infrastruktur til gasdistribution og -transmission i områder, hvor det ikke for nuværende er omkostningseffektivt; bemærker, at små LNG-installationer kan tilvejebringe den optimale infrastruktur til at øge brugen af naturgas i områder, hvor investeringer i gasinfrastruktur ikke er profitabelt, herunder til at øge brugen af gas til at producere varme og dermed begrænse de såkaldte »emissioner fra lave skorstene« (low-stack emissions);
28. understreger, at investering i LNG- eller gasinfrastruktur bør undgå risikoen for teknologisk fastlåsning eller strandede aktiver i forbindelse med infrastruktur for fossile brændstoffer; understreger behovet for at vurdere alternativer til LNG-forsyningen, regionale muligheder og miljømæssigt bæredygtige løsninger samt fremme den mest effektive udnyttelse af eksisterende LNG-terminaler i et grænseoverskridende perspektiv; understreger, at der bør gives forrang til markedsbaserede løsninger, der svarer til en reel efterspørgsel efter gas og den videre udvikling/styrkelse af sammenkoblinger;
29. understreger betydningen af regionalt samarbejde, når der opføres nye LNG-terminaler, og understreger, at medlemsstater med adgang til havet bør indgå i et tæt samarbejde med medlemsstater uden havadgang; understreger, at i den forbindelse vil en optimal udnyttelse af vest/øst- og syd/nord-korridorerne med forbedret tilbagestrømskapacitet muliggøre gastransmission i lande, som ikke har direkte adgang til en LNG-genforgassingsterminal;
30. anmoder Kommissionen om, sammen med medlemsstaterne og deres regioner, at etablere et fælles projekt "LNG Blue Corridors for Islands" til søfartssektoren, herunder havne i det omfattende TEN-T-netværk med henblik på at fastlægge de nødvendige LNG-infrastrukturer og sammenkoble dette net til TEN-T-hovednettet;
31. opfordrer til en hurtig gennemførelse af nøgleprojekter af fælles interesse, som allerede er blevet vedtaget, navnlig dem som vil sikre integrationen af gasmarkedet på Den Iberiske Halvø med resten af Europa;
32. glæder sig over, at vigtige LNG-projekter (f.eks. nord/syd-korridoren) defineres som projekter af fælles interesse; opfordrer Kommissionen til fuldt ud at inddrage

Balkanlandene under planlægningen af den videre opbygning af gasrørledninger og TEN-E-net for at sikre den store betydning af EU's energisektor i regionen;

33. understreger betydningen af forsyningssikkerhed i Sortehavsregionens medlemsstater, som har stort potentiale for videreudvikling af LNG-projekter, der er rettet mod transport af naturgas fra den kaspiske region til Europa.

**RESULTAT AF ENDELIG AFSTEMNING
RÅDGIVENDE UDVALG**

Dato for vedtagelse	1.9.2016
Resultat af den endelige afstemning	+: 38 -: 5 0: 0
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Ivo Belet, Michael Gahler, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 200, stk. 2)	Urszula Krupa